

fakta & omdömen



Ford C-Max

Hög körglädje

♦ Karossen är hög och formen lite bussaktigt klumpig, men inget av detta märks bakom ratten på Ford C-Max. Det är rena underhållningen att köra den på alla slags underlag.

Dieselmotorn är inte bara snål, utan också alert. De 115 hästarna orkar dra iväg från riktigt låga varv – att lägga i sexan vid 70 km/tim är inga problem. Styrningen är känslig och fjäderingen precis lagom fast utan att vara stöttig. ESP-systemet jobbar diskret men inte särskilt ofta för C-Max är en välbalanserad bil.

– Det är en bil som man direkt trivs med, konstaterade Micke.

Men första tittin in i Forden kan vara lite förvirrande. Instrumentpanelen är ett sammelsurium av veck, former, lister och knappar. De flesta nya förare måste sitta en stund och orientera sig, inte minst bland de cirka 30 knapparna på mittkonsolen. Därtill finns ett 20-tal reglage på ratten!

– Att försöka byta kanal på radion kändes som en övermänsklig uppgift i början, suckade Tommy.

Vår Ford C-Max är emellertid utrustad med en massa extra funktioner och därför lite mer knapprik än normalt. En strömbrytare går till vindrutans eltrådar, en specialitet som Ford är relativt ensam om i bilvärlden. Värmerutan, som kostar 1 500 kr



Underhållande köregenskaper, stark och snål motor, riktig handbroms, värmetolarna.



Många knappar, vindrutetorkarna, flåsigt fläkt, dimljuset, lampbyte.

extra, är förstås bra att slå på när glaset täcks av hårdfrusen isbark, men är också irriterande. Speciellt när man kör på vita snövägar syns värmeträdarna i glaset som ett skimrande mönster.

Startnyckeln behövs inte för att väcka motorn; det sker med en knapp. Däremot använde vi oftast nyckeln för att öppna bakluckan, för i minusgrader och vinterväglag täcks låset snart av ett tjockt lager hårdfrusen snö. Vi har dock betalat 5 800 kronor för ett så kallat familjepaket som bland annat omfattar en elektriskt öppningsbar baklucka. Den fungerade utmärkt, även när snön låg tung på plåten.

Vår bil har också xenonljus för 8 900 kronor. De lyser både brett och långt i vinternatten och är en bra investering för den som ofta kör på mörka vägar. Men bakifrån syns Forden sämre, speciellt i nysnö. Bakljusen sätts fort igen och dimljuset är inte till någon hjälp. Det sitter under stötfångaren, precis där snön sprutar upp från vänster bakhjul och är osynligt för andra trafikanter, ända tills de kommer alldeles bakom.

Om ett bakljus skulle slockna blir det besvärligt för Fordägaren. Att byta lampa är näst intill omöjligt för en lekman. Det är så trångt att det nog behövs en verkstads specialkunskaper och verktyg för att göra jobbet.



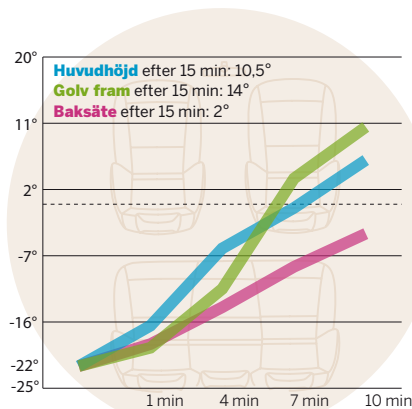
Massor av vinklar, former och lister gör förarmiljön i Ford C-Max ganska rörig. Knappsamlingen uppe på mittkonsolen är svåröverskådlig.

Det drar in mycket snö och lort på dörrtrösklarna.



Vindrutetorkarna går omlott och skjuter ihop breda snölager som försämrar sikten snabbt framåt.

Kupévärme



GRAFIK SEFORMA

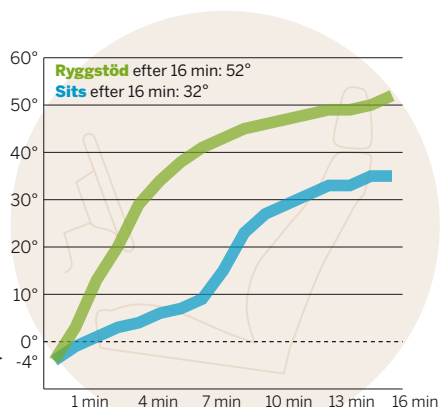
◀ Fords klimatanläggning prioriterar värmen i framsätet när den ställs på "auto"-läge. Mest varmluft sändes till golvet, men trots utsläpp under framstolarna nådde inte mycket värme till baksätet.

Klimatanläggningen är automatisk och lättskött med få knappar. Men det är svårt att se informationen i föntret.



▶ Det blir fort varmt om ryggen, men sitsen känns kylig länge. De höga sidokuddarna kramar isigt om låren och där värmeträdarna tar slut i ryggstödet känns en tydlig gräns mellan kallt och varmt.

Stolsvärme



Ljustest

Belysnings-skala



>15 lux



7 lux



3 lux



1 lux

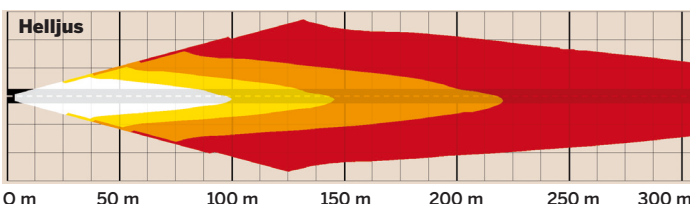
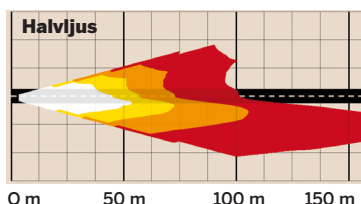
Bredden på halvljuset mäts 50 m framför bilen, bredden på helljuset mäts 150 m framför bilen.

Halvljus Xenon

Betyg	4
Längd m, 3 lux	91
Bredd m, 3 lux	25
Bländrisk	Hög

Helljus Xenon+H1

Betyg	4
Längd m, 3 lux	220
Bredd m, 3 lux	25



Med xenonljus och förhållandevis hög körställning får man god sikt med Fords belysning med xenonteknik. Mycket bra räckvidd och komfortabel temperatur på ljuset.